

Collettivo 1tunnel e basta!

Lettera aperta al Sig. Philippe Tabarot, Ministro dei Trasporti e al Sig. Renaud Muselier, Presidente della regione Sud-PACA

21/02/2026

€ 137.728.165,83: questo è il costo stimato dei lavori necessari per il risanamento della vecchia galleria stradale del Colle di Tenda.

€ 56,06 milioni: questo è il costo dei lavori necessari sulla linea ferroviaria per rimuovere il limite di velocità di 40 km/h tra Limone e Breil-sur-Roya, così da ripristinare le condizioni di traffico precedenti al 2013.

Il primo dato proviene da una relazione della Corte dei Conti italiana del 22 dicembre 2025, che indica che 48.326.886,94 euro non sono ancora stati iscritti a bilancio.

La seconda cifra proviene invece dalla modifica al Contratto di Programmazione Stato-Regione per la regione Provenza-Alpi-Costa Azzurra (PACA) del 17 ottobre 2025; la delibera indica che devono ancora essere reperiti 30,57 milioni di euro.

Dal punto di vista stradale, il Colle di Tenda è ora aperto con condizioni di sicurezza garantite dal nuovo tunnel a senso unico, di larghezza adeguata a un tunnel transfrontaliero di oltre 3 km, e dalle sue deviazioni che consentono l'evacuazione nel vecchio tunnel in caso di incidente. L'unico inconveniente è il sistema di traffico a senso unico alternato, attualmente in funzione ogni mezz'ora, che si traduce in un tempo di attesa che potrebbe essere ridotto a 15 minuti una volta completati i lavori di deviazione.

Per quanto riguarda la ferrovia, il traffico sulla linea è rallentato dal 2013: ci vuole più di un'ora per andare in treno da Breil-sur-Roya a Tenda, il numero di viaggi di andata e ritorno tra Cuneo e Ventimiglia sono stati ridotti da 16 a 8, e anche i viaggi tra Tenda e Nizza si ritrovano diminuiti. Nonostante i lavori effettuati tra Nizza e Breil-sur-Roya, il servizio verso l'alta valle rimane minimo e la dimensione internazionale della linea è completamente ignorata dalle autorità francesi.

È assolutamente certo che nulla impedisce ai governi di entrambi i Paesi di decidere fin da ora che il vecchio tunnel non verrà alesato e che verrà utilizzato come galleria di emergenza e di transito per la mobilità dolce. Nessuna legge vieta questo utilizzo alternativo.

Nulla impedisce loro, in questa fase, di reindirizzare i bilanci stradali verso quelli ferroviari: si tratta pur sempre di bilanci legati ai trasporti e gli Stati si sono anche impegnati a ridurre le emissioni di gas serra, cosa che sarebbe possibile grazie al trasferimento di finanziamenti dalla strada alla ferrovia.

Fin dall'inizio del progetto di raddoppio della galleria stradale, i documenti di valutazione d'impatto per la dichiarazione di pubblica utilità evidenziavano i rischi di frane sulle curve finali e sui viadotti (immagini in appendice). Queste valutazioni sono state ignorate e ne abbiamo visto il risultato. Questi documenti evidenziavano anche i rischi di alesatura della galleria esistente, rischi che l'impresa Edilmaco ha dichiarato di non essere disposta ad assumersi. Perché allora insistere con un nuovo bando di gara?

Esortiamo il Ministro dei Trasporti francese a considerare le implicazioni finanziarie, climatiche, geologiche e di sicurezza per i residenti dei villaggi lungo la valle. La strada esistente non è progettata per gestire l'aumento di traffico che deriverà dal raddoppio del tunnel (aumento del 50% come stabilito nella Dichiarazione di Pubblica Utilità). Inoltre, l'inquinamento acustico e atmosferico che ne deriverà avrà un impatto negativo sulla qualità della vita dei residenti e diminuirà l'attrattiva turistica della regione. Infine, proseguire a qualsiasi costo il progetto iniziale rischia di annullare le attuali restrizioni ai veicoli pesanti, per facilitarne la circolazione, come delineato nella Dichiarazione di Pubblica Utilità del 2007.

Questa linea ferroviaria soddisfa le condizioni per la transizione ecologica ed è verso questa scelta che dovrebbero essere destinati i finanziamenti.

Chiediamo al Presidente del Consiglio Regionale Provenza-Alpi-Costa Azzurra di valutare attentamente l'importanza di un finanziamento proporzionato al potenziale internazionale della linea ferroviaria della Val Roya.

ASSOCIAZIONI COFIRMATARI FINO AD OGGI

REN (Roya Expansion Nature)

RET (Roya en Transition)

Curieux de Nature

Emmaüs Roya

Roya Citoyenne

Vigilance Mercantour

Spirale

La Sauce

Ciné-soutaï

Collectif la Déroute des Routes

GEE (Grand Express Européen)

OTN (Objectif trains de nuit)

Trains & Territoires

Nicolas Laugier, secrétaire général du Syndicat CGT des cheminots des entreprises ferroviaires de Nice et environs.

Yvan Delpech, secrétaire général du Syndicat CGT des cheminots de Menton

CIPRA France (Commission Internationale Pour la Protection des Alpes)

CIPRA Italie

Pro Natura Cuneo

Legambiente Circolo di Cuneo

Comitato Ferrovie Locali di Cuneo

Nostra Italia Cuneo

CONTATTO :

Collettivo 1tunnel e basta! : email – 1tunnelebasta@riseup.net